

**Contratto della mobilità. Vincere le resistenze delle controparti per avviare il negoziato**

Ancora sciopero il 10 novembre, dopo quelli del 9 maggio e del 7 luglio. Ancora silenzio, finora, di Governo, Enti Locali e controparti datoriali. Ancora disagi per utenti e cittadini.

L'atteggiamento responsabile di lavoratori e Sindacato e la totale assenza di senso di responsabilità da parte degli altri attori di questa vicenda.

Per l'intera giornata del 10 novembre per il TPL e dalle 21 del 9 alle 21 del 10 novembre per il trasporto ferroviario e i relativi appalti di servizi: con queste modalità Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast hanno proclamato il terzo sciopero nazionale (il secondo di 24 ore) a sostegno della vertenza per il nuovo "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi".

Questo sciopero era stato originariamente proclamato per il 13 ottobre.

Successivamente, le Segreterie Nazionali hanno provveduto alla riprogrammazione dello sciopero - appunto, al 10 novembre - accogliendo l'invito, non coercitivo, rivolto al Sindacato dalla Commissione di Garanzia a seguito della pesante situazione di incertezza che, alla fine di settembre, si era determinata nell'intero sistema dei trasporti per la nota crisi Alitalia e per gli effetti che l'eventuale precipitare di quella vicenda avrebbe potuto determinare negli aeroporti e negli stessi servizi di trasporto aereo.

Accogliendo quell'invito, però, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast evidenziarono alle controparti, al Governo, alla Conferenza Stato-Regioni e alla stessa Commissione come la decisione di rinviare di quasi un mese l'iniziativa di lotta rappresentasse per questi attori gli altri attori della vertenza un'opportunità da cogliere per utilizzare il tempo a disposizione con almeno altrettanto senso di responsabilità, dimostrabile solo attraverso la concreta messa in campo di iniziative utili ad avviare, finalmente, il negoziato contrattuale e, a seguire, ad imprimere al confronto l'accelerazione necessaria per dare soluzione alla vertenza.

Questo "tempo supplementare" è finora trascorso invano...

Il Governo è rimasto silente, estraneo alla vertenza. Questo, nonostante l'impegno assunto dal Ministro di Infrastrutture e Trasporti ad inizio luglio, prima, e alla fine dello stesso mese, poi, di farsi partecipe presso il Ministro del Lavoro della necessità di assunzione di un'iniziativa comune nei confronti delle controparti per rimuovere le motivazioni ostative da queste sostenute e l'avvio del negoziato contrattuale, a quasi un anno, ormai, dalla scadenza dei due contratti e a otto mesi dalla presentazione della Piattaforma Sindacale.

Silenzio ed estraneità che, peraltro, hanno fatto seguito anche all'ulteriore iniziativa promossa nei confronti dell'Esecutivo da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, con la quale, a fronte della grave crisi finanziaria fragorosamente esplosa nella prima metà di ottobre e alla luce degli effetti che questa sta pesantemente determinato sull'economia reale, si sollecita la ripresa del confronto per individuare le misure urgenti a sostegno delle politiche dei trasporti e per fronteggiare le crisi aziendali nel settore, a partire dalle situazioni interessanti il trasporto locale e considerando gli interventi necessari a sbloccare le vertenze contrattuali in atto.

Ma silenzio ed estraneità hanno finora dimostrato anche le Regioni e gli Enti Locali, a loro volta coinvolti

in una situazione di finanza pubblica resa straordinariamente difficile dai tagli ai trasferimenti operati in questi mesi dal Governo e, ancora di più, da quelli ipotizzati per il 2009 dalla manovra nazionale di finanza pubblica che è già in discussione in Parlamento.

Silenzio ed estraneità particolarmente colpevole per quanto riguarda le Regioni. Gran parte di esse, infatti, anzichè svolgere il ruolo programmatico e di regolazione che gli compete nei confronti degli Enti Locali, delle aziende del TPL e della stessa FS, hanno finito per aggravare ulteriormente la situazione finanziaria del settore, destinando spesso ad altre voci di spesa locale le risorse aggiuntive ricevute dallo Stato per effetto degli accordi sottoscritti per il TPL nel corso del 2007 e della successiva Legge Finanziaria per l'anno 2008.

Infine silenzio "ufficiale", ma, per alcune di esse, ostilità sostanziale e dichiarata, da parte delle associazioni datoriali.

Da una parte, Asstra e Anav, continuamente impegnate in convegni e riunioni dei loro organismi direttivi e comunque, in ogni occasione, impegnatissime ad attribuire alla piattaforma sindacale sul nuovo CCNL unico della Mobilità un livello di incremento del costo del lavoro assolutamente abnorme ed infondato, calcolato non si sa come...

Atteggiamento utile finora però, in ogni caso, a motivare strumentalmente l'indisponibilità all'apertura del tavolo negoziale e creare una "cortina fumogena" nella quale nascondere il solito tentativo di ritardare la trattativa e negare così il diritto dei lavoratori al Contratto ed al giusto adeguamento del salario rispetto all'aumento del costo della vita.

Dall'altra parte, Federtrasporto, associazione di categoria della Confindustria alla quale aderisce FS, e le altre associazioni della stessa confederazione datoriale (Fise e Confetra) le quali, pur avendo da tempo espresso formalmente la disponibilità ad avviare il negoziato sulla base della piattaforma sindacale e pur avendo confermato ufficialmente tale disponibilità fin dall'1 luglio scorso, in occasione di un incontro di tutte le parti sociali con il Ministro di Infrastrutture e Trasporti, non hanno finora prodotto nulla di concreto per spostare l'atteggiamento dilatorio di Asstra ed Anav, nè per sollecitare o, quantomeno, sostenere l'intervento delle Istituzioni nazionali e locali per lo sblocco della vertenza.

Tutto ciò, ad ormai un anno dall'intesa del 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro con la quale tutte le Organizzazioni Sindacali e tutte le Associazioni Datoriali stipulanti i due CCNL "TPL" e "Attività Ferroviarie", attualmente distinti, convennero sulla necessità di pervenire, in occasione del loro rinnovo, ad un nuovo CCNL unico: da allora, si è tenuto un solo incontro, peraltro in sede tecnica anche se presso quello stesso Ministero, il 17 dicembre 2007...

Non è necessario ripetere, anche in questa occasione, le buone ragioni che hanno guidato la decisione del Sindacato di lanciare l'ambiziosa, ma indispensabile, proposta del nuovo CCNL unico della Mobilità.

Sono quelle che hanno orientato l'iniziativa sindacale per tutto l'anno 2007, che sono argomentate in modo articolato e compiuto nella piattaforma sindacale, che sono riproposte fin dall'avvio della vertenza con il primo sciopero nazionale del 9 maggio e, poi, con quello del 7 luglio: valide ieri, valide oggi.

Ragioni maturate nel vivo dell'esperienza degli ultimi anni, nel corso dei quali i processi che hanno iniziato ad interessare il TPL, il trasporto ferroviario e le connesse attività di servizi hanno evidenziato la

necessità di uno strumento contrattuale maggiormente adeguato a tutelare il lavoro.

Necessario invece, a questo punto della vertenza, è rimarcare il fatto che non si può continuare a chiedere esclusivamente a lavoratori e Sindacato quell'atteggiamento responsabile che nessuno degli altri attori di questa vicenda contrattuale ha finora dimostrato di possedere o, quantomeno, di voler dimostrare.

In una fase di straordinaria crisi economica, ormai evidentemente collocata in una vera e propria recessione economica che si annuncia estesa, profonda e di lunga durata, il mancato rinnovo dei Contratti di lavoro aggrava ulteriormente la condizione del reddito da lavoro dipendente e penalizza con particolare asprezza la capacità di potere d'acquisto dei salari.

Inoltre, nello specifico della vertenza per il nuovo CCNL unico della Mobilità, il ritardo della novazione contrattuale proposta rischia di precludere un'importante occasione per realizzare un intervento di carattere strutturale per la programmazione dell'intero settore, per la regolazione dei processi competitivi, per la tutela del lavoro.

Il CCNL unico della Mobilità è la sola risposta concreta ed organica che si può dare oggi alle crisi aziendali, alla necessità di maggiore trasporto sociale, alla mobilità sostenibile nelle aree metropolitane ed urbane, alla tutela del lavoro, alla stabilizzazione dei precari e dei giovani, all'adeguamento del salario, alla creazione di un mercato regolato e di una concorrenza reale, ma che tenga conto dei bisogni dei cittadini e dei sacrosanti diritti delle lavoratrici e dei lavoratori del trasporto ferroviario, del trasporto pubblico locale e dei servizi.

Lo sciopero è un diritto inalienabile dei lavoratori. Partecipare è un dovere di tutti per affermare le buone ragioni della vertenza contrattuale, ottenere l'avvio del negoziato, rafforzare il Sindacato nel suo ruolo di rappresentanza del lavoro.

Se il 10 novembre, per il blocco del trasporto locale e del trasporto ferroviario, utenti e cittadini dovranno sopportare nuovamente pesanti disagi, vorrà dire che la trattativa contrattuale non è ancora partita, nemmeno stavolta: a quel punto, però, la responsabilità non sarà certo dei lavoratori e del Sindacato...

